

## Volwassen

'Kleine jongens worden groot', is de slogan die Volkswagen aan de nieuwe Polo verbindt. Dat mogen we heel letterlijk nemen, want de vijfde generatie van dit model meet bijna vier meter in de lengte en 1,70 meter in de breedte. Met die afmetingen zou hij twintig jaar geleden een compacte middenklasser zijn geweest – hij is net zo groot als de Golf II – terwijl het toch echt een auto uit het B-segment is. In dat segment moet hij het opnemen tegen auto's als de Opel Corsa, Peugeot 207 en Ford Fiesta. Qua verkopen scoort de vorig jaar geïntroduceerde



Fiesta momenteel het best, ook de 207 doet het nog steeds goed. Met de nieuwe Polo wil Volkswagen terrein terugwinnen in dit belangrijke segment, zal dat lukken?

## Respect

Met zijn scherp gevormde front dwingt hij respect af. 'No more mister nice guy', lijkt hij te zeggen. Die neus is het nieuwe familiegezicht van Volkswagen, dat we al kennen van de Scirocco en Golf VI. Waar de meeste auto's in de compacte klasse een nogal druk ontwerp hebben, is de Polo juist heel eenvoudig vormgegeven. Geen rare foefjes, maar simpele lijnen en vormen. Aan de voorkant is dat heel goed gelukt, de achterzijde ziet er naar onze smaak iets té simpel uit. Hier hadden de ontwerpers wat meer fantasie mogen hebben. Dat neemt



niet weg dat de achterzijde goed past binnen het ontwerp van de gehele auto. De tot de achterkant doorlopende schouderlijn benadrukt bovendien zijn volwassenheid.

Hij lijkt ook veel steviger op de poten te staan dan zijn voorgangers. Die indruk wordt gewekt door die schouderlijn, maar ook door de horizontale lijst die koplampen met elkaar verbindt en de wijde luchtinlaat onder voorbumper. Waar de hoogte amper toenam is de nieuwe Polo een stuk breder dan het vorige model, een trend die al een tijdje gaande was. De afwerking is subliem; de plaatdelen en kunststofdelen sluiten perfect op elkaar aan. Onze testauto had wel te kampen met een slecht passend raamljstje, maar we nemen aan dat dit exemplarisch is. Indrukwekkend is vooral de ruimte tussen de

verschillende plaatdelen, zulke smalle en rechte naden hebben we in deze klasse niet eerder gezien.

## Kwaliteit

Die kwaliteitsbeleving zet zich door in het interieur. Ook hier sluit alles goed op elkaar aan. Bovendien is er weinig af te dingen op het materiaalgebruik. De bovenkant van het dashboard is bekleed met een zacht kunststof, wat in het B-segment een zeldzaamheid is. Het is dan weer jammer dat de raamstijlen niet zijn overtrokken met stof. Vooral in het geval van een opvallende lakkleur, zoals het 'Hot Orange' van onze testexemplaar, oogt het nogal goedkoop dat het metaal binnenin de auto te zien is. De uitrusting is adequaat. Opvallend is dat ESP standaard is op alle uitvoeringen en dat er luxe opties te bestellen zijn, zoals navigatie met groot kleurenscherm, parkeersensoren en alcantara bekleding.



Voor wat betreft praktisch gemak is de Polo bijzonder slim. In de middenarmsteun zit bijvoorbeeld een groot opbergvak, het dashboardkastje is gekoeld en de zitting van de achterbank is naar voren weg te klappen, zodat er een vlakke laadvloer kan worden gecreëerd. Er is verder geen tildrempel, wat het inladen van bagage makkelijker maakt. De ruimte op de achterbank is heel redelijk. Twee volwassenen van gemiddelde lengte kunnen er zonder problemen plaatsnemen. Doordat de rugleuning van de achterbank schuin staat, zit je er bovendien comfortabeler dan bij veel andere compacte auto's. De voorstoelen zitten ook comfortabel, maar bieden helaas weinig zijdelingse steun.

## Veiligheid

In de praktijk is dat geen probleem, omdat deze VW niet uitnodigt om zo hard mogelijk de bocht te ronden. Daarvoor mist hij het sportieve onderstel en de scherpe besturing die bijvoorbeeld een Ford Fiesta wel heeft. Veiligheid en zuinigheid de kernwoorden bij de Polo. Het weggedrag is voorspelbaar en neutraal. Of je nu met veel of met weinig snelheid een bocht neemt: hij reageert altijd precies hetzelfde. Maak je het te bont, dan staat het standaard ESP altijd klaar



om te grijpen. Voor een auto van minder dan vier meter lang ligt de Wolfsburg heel stabiel op de weg. Zelfs een uitwijkproef is niet voldoende om hem van zijn stuk te brengen. En mocht het toch fout gaan: de nieuwe Polo kreeg vijf NCAP sterren.

De nadruk ligt bij het onderstel op comfort, dat komt met name tot uiting op slecht wegdek. Waar veel kleine auto's stoterig reageren, blijft de Polo keurig in het gelid. Ook bij verkeersdrempels is het comfortabele onderstel een zegen. Hij schakelt zoals we van andere Volkswagens gewend zijn: licht, maar precies. Helaas biedt de koppeling weinig feedback, waardoor het aangrijpingspunt lastig te vinden is. Het rempedaal geeft juist veel feedback: de remmen zijn goed te doseren en vertragen prima. Afgezien van de zwakste benzine- en dieselmotor zijn alle Polo's uitgerust met schijfremmen voor alle wielen, terwijl de meeste compacte auto's nog trommelremmen aan de achterzijde hebben.

Alle motorisering hebben een groen energielabel en vallen in het 20% bijtellingstarief. Op dit moment is de 1.6 TDI BlueMotion het zuinigst met 3,8 liter per 100km, maar begin 2010 volgt een 1.2 TDI met een verbruik van slechts 3,3 liter. Onze testauto is voorzien van een 1.4, met 85pk voorlopig de sterkste benzinemotor. Deze krachtbron voldoet goed in de Polo, de prestaties zijn voldoende voor een auto als deze. Bij lage toerentallen heeft hij echter weinig pit, waardoor je meer toeren moet maken en dat zorgt er weer voor dat het opgegeven verbruik van 5,9 liter lastig te evenaren is. We kijken dan ook uit naar de nieuwe 1.2 TSI, die dankzij een turbo goed is voor 105pk en toch maar 5,5 liter per 100km verbruikt.

## Rijper

De Polo is volwassen geworden. Niet alleen is hij gegroeid in de letterlijke zin des woords, ook voelt hij groter en 'rijper' aan. Zijn rijgedrag komt meer overeen met auto's in de Golf-klasse, dan met zijn die in het compacte segment. Ook staat de afwerking en het materiaalgebruik op een hoog plan, net als de veiligheidsuitrusting. Bovendien is de Polo te voorzien van luxe opties als parkeersensoren en een navigatiesysteem met groot scherm. Door dit alles is hij wat ons betreft niet alleen een goed alternatief voor zijn bekende concurrenten - de Corsa, 207 en Fiesta - maar ook voor compacte middenklassers. Met de nieuwe Polo is downsizen geen straf.



## Plus

- + Volwassen rijgedrag
- + Praktische slimmigheden
- + Zuinige motoren



## Min

- Kracht bij lage toerentallen
- Weinig gevoel in koppeling
- Zichtbaar metaal interieur